

[Axel Sørensen.]

og under hensyntagen til den spredning af trafikken, som det er ønskeligt at tilvejebringe.

Man kan, som det er nævnt, gå i gang med at bygge en bro over Store-Bælt, men inden en sådan bro kan fuldføres, må der ad anden vej sættes ind for at opnå den påkrævede aflastning af Store-Bæltsoverfarten. Trafikministerens forslag om en ny færgeforbindelse mellem Halsskov Rev og Knudshoved må vel betragtes som et forsøg herpå. Måske kan det, hvis lovforslaget gennemføres, lykkes midlertidigt at få bilerne bragt over Store-Bælt uden altfor lang ventetid, men indtil denne foranstaltning i løbet af 2—3 år er gennemført, må man se vanskelighederne i øjnene.

Antallet af overførte automobiler har i år andraget ca. 400 000, og efter vejdirektør Bangs udtalelser skal vi indenfor den nuværende generation komme op på en firedobling af biltrafikken, hvilket vil sige, at vi inden 1965 når op på en overførsel af 1,5 million motorkøretøjer. Udover dette melder spørgsmålet sig om placeringen af biltrafikken på landevejene, f. eks. på landevejsstykket Roskilde—Korsør og Nyborg—Lille-Bæltsbroen, og også spørgsmålet om gennemkørselsforholdene i en storby som Odense. En hårdere belastning af de for tiden vanskelige trafikforhold i Odense må skænkes opmærksomhed, og byen burde aflastes for den store transitkørsel. Udenfor byerne kan staten og det offentlige ekspropriere jord, så vejen kan få fire eller seks kørebaner, dog med det resultat, at landet bliver nogle tusinde hektarer landbrugsjord fattigere.

Man kan derfor spørge, om der ikke kunne etableres en aflastningsrute mellem Sjælland og Jylland, f. eks. mellem Kalundborg og Juelsminde. Såvidt mig bekendt er der allerede indsendt et forslag til Store-Bæltskommissionen herom. Sagen rejstes af Landsforeningen af danske Vognmænd og Kalundborg byråd samt kommunalbestyrelsen i Ask-Klakring kommune og anbefalede

yderligere af Kongelig Dansk Automobil Klub og Forenede Danske Motorejeres Landsforening samt af repræsentanter for østjyske og midtjyske købstæder.

Vejlængden fra København til Kalundborg er 7 km kortere end fra København til Korsør, og færdslen ville da allerede fordele sig ved Roskilde. Efter en overfartstid mellem Kalundborg og Juelsminde på ca. 2 timer vil trafikken ad fire landeveje fra Juelsminde ikke alene kunne gå ind i hele Midtjylland, men også såvel mod syd som mod nord.

Man kan derfor fastslå, at en aflastningsrute over Store-Bælt bør gå fra Kalundborg til Juelsminde i Jylland, fordi denne strækning er den korteste mellem Jylland og Sjælland, og fordi intet andet projekt kan udføres så hurtigt og så billigt. Der er de bedste tilkørselsforhold til de to byer og det mest ideelle farvand mellem dem at besejle, og en færgerute Kalundborg—Juelsminde fordeler samtidig landevejstrafikken.

I sine bemærkninger nævner trafikministeren slet ikke, at der til Store-Bæltskommissionen er indgået et forslag som det, jeg her har nævnt. Jeg må derfor spørge den højtærede minister, om han kan give oplysninger i så henseende, eller om kommissionen har druknet forslaget i Store-Bælt. Repræsentanter for såvel Juelsminde som Kalundborg har været til forhandling i sekretariatet, hvor autoriteterne gav udtryk for, at man ønskede en færgerute etableret så hurtigt som muligt og så billigt som muligt, men endnu har man intet hørt herindefra.

Efter at have fremført dette vil jeg henstille, at spørgsmålet om en rute, som kan aflaste landevejene tværs over Fyn, bliver taget med i drøftelserne i det udvalg, som skal beskæftige sig med det fremsatte lovforslag. Man vil her kunne tage det hele op med henblik på en spredning af trafikken og den billigst mulige overførsel over bæltet til Jylland, sålænge man endnu ikke har afgjort, om der skal føres en bro over Store-Bælt indenfor en overskuelig tid.